



Consejo de la
Unión Europea

Bruselas, 22 de mayo de 2018
(OR. en)

9060/18

**Expediente interinstitucional:
2018/0140 (COD)**

**TRANS 210
MAR 66
TELECOM 143
MI 361
COMER 45
CYBER 105
ENFOCUSTOM 101
DATAPROTECT 96
IA 138
CODEC 797**

PROPUESTA

De: secretario general de la Comisión Europea,
firmado por D. Jordi AYET PUIGARNAU, director

Fecha de recepción: 17 de mayo de 2018

A: D. Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, secretario general del Consejo de la
Unión Europea

N.º doc. Ción.: COM(2018) 279 final

Asunto: Propuesta de REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL
CONSEJO sobre información electrónica relativa al transporte de
mercancías

Adjunto se remite a las Delegaciones el documento – COM(2018) 279 final.

Adj.: COM(2018) 279 final



Bruselas, 17.5.2018
COM(2018) 279 final

2018/0140 (COD)

Propuesta de

REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

sobre información electrónica relativa al transporte de mercancías

(Texto pertinente a efectos del EEE)

{SEC(2018) 231 final} - {SWD(2018) 183 final} - {SWD(2018) 184 final}

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. CONTEXTO DE LA PROPUESTA

• Razones y objetivos de la propuesta

El cambio tecnológico está llegando a todas las partes de la sociedad y la economía, y está transformando las vidas de los ciudadanos europeos. El transporte no es una excepción a esta tendencia. Las nuevas tecnologías están cambiando radicalmente el panorama de la movilidad. En este contexto, la UE y su industria deben responder al desafío de convertirse en un líder mundial en innovación, digitalización y descarbonización. Por lo tanto, la Comisión ha adoptado un planteamiento global para garantizar que las políticas de movilidad de la UE reflejan estas prioridades políticas en la forma de tres paquetes de movilidad «Europa en movimiento».

Tras la Estrategia de movilidad de bajas emisiones, la Comisión adoptó dos paquetes de movilidad en mayo y noviembre de 2017. Estos paquetes establecen un programa positivo para la consecución de los objetivos de la Estrategia de movilidad de bajas emisiones y para garantizar una transición fluida hacia una movilidad limpia, competitiva y conectada para todos. El Parlamento Europeo y el Consejo deben velar por la rápida adopción de estas propuestas.

Esta iniciativa forma parte del tercer paquete «Europa en movimiento», que responde a la nueva estrategia de política industrial de septiembre de 2017, y está destinada a completar el proceso de permitir a Europa aprovechar plenamente las ventajas de la modernización de la movilidad. Es fundamental que el sistema de movilidad del futuro sea seguro, limpio y eficaz para todos los ciudadanos de la UE. El objetivo es hacer que la movilidad europea sea más segura y accesible, la industria europea más competitiva y los puestos de trabajo europeos más estables, además de más limpia y mejor adaptada al imperativo de hacer frente al cambio climático. Esto requerirá el pleno compromiso de la UE, los Estados miembros y las partes interesadas, sobre todo a la hora de reforzar las inversiones en las infraestructuras de transporte.

El transporte total de mercancías en la UE ha aumentado aproximadamente un 25 % durante los últimos 20 años¹, y se espera que aumente un 51 % en el periodo 2015-2050². Toda esta circulación de mercancías trae consigo una gran cantidad de información que se intercambia entre numerosas partes, tanto de dominio privado como público. A día de hoy, esta información se encuentra sobre todo impresa en papel, en gran variedad de documentos de formato normalizado.

En cerca del 99 % de las operaciones de transporte transfronterizas en el territorio de la UE aún se utilizan documentos en papel en alguna de las fases de la operación³. Sin embargo, la digitalización del intercambio de información tiene el potencial de mejorar de manera

¹ Medidos en miles de millones de toneladas-kilómetro (t/km). Fuente: El transporte en la UE en cifras 2017.

² El anexo 4 del informe de evaluación de impacto adjunto incluye una descripción de los progresos de acuerdo con las tendencias y políticas actuales (esto es, la hipótesis de referencia).

³ Más concretamente, el uso de documentos en papel resulta obligatorio en alguna de las fases de la operación de transporte. En otras palabras, solo el 1 % de dichas operaciones lleva aparejado un intercambio de documentación e información totalmente digitales. No obstante, esta proporción varía dependiendo del modo de transporte. La estimación se basa en el estudio utilizado para la evaluación de impacto de *Ecorys et al.* (2018).

significativa la eficacia del transporte y, por tanto, de contribuir al buen funcionamiento del mercado único.

La Comisión llevó a cabo una evaluación de impacto sobre los obstáculos a la digitalización de los documentos del transporte de mercancías y las opciones disponibles para apoyar un mayor recurso a los documentos y los intercambios de información electrónicos. El principal problema detectado fue el escaso y diverso grado de aceptación de las autoridades de los documentos o información que las empresas facilitan por vía electrónica, cuando las autoridades les piden que aporten pruebas de que cumplen las condiciones reglamentarias relativas al transporte de mercancías en el territorio de los distintos Estados miembros de la UE.

Existen dos causas principales tras este problema:

- a) un **marco jurídico fragmentado** que establece **obligaciones inconsecuentes** para las autoridades a la hora de aceptar información o documentos electrónicos⁴, y que permite prácticas administrativas diferentes para implementarlas; y
- b) un **entorno de TI fragmentado** caracterizado por una multitud de **sistemas o soluciones no interoperables** para el intercambio electrónico de documentación e información relacionada con el transporte, tanto para la comunicación entre las empresas y la administración como entre las empresas.

Las dos causas se refuerzan mutuamente. La legislación fragmentada y la consiguiente falta de aceptación por parte de las autoridades disuaden de invertir en soluciones digitales para documentos electrónicos. El entorno de TI fragmentado, en particular la falta de soluciones interoperables o consolidadas, disuade a las autoridades de confiar en el uso de documentos electrónicos.

Como consecuencia de ello, la mayor parte de los operadores de transporte de mercancías y demás partes interesadas del sector de las empresas de transporte en la UE siguen usando documentos en papel. Esto impide realizar considerables mejoras de eficiencia para los diferentes agentes del mercado, sobre todo en el transporte multimodal y transfronterizo, y entorpece el funcionamiento del mercado único de la UE.

La Comisión ha reconocido la necesidad de fomentar la aceptación y el uso de documentos de transporte electrónicos en diferentes iniciativas políticas: el Libro Blanco sobre el transporte, 2011⁵, la Estrategia para el Mercado Único Digital, 2015⁶, la Comunicación sobre las prioridades de normalización en el sector de las TIC para el mercado único digital, 2016⁷ y el Plan de Acción sobre Administración Electrónica de la UE, 2016-2020⁸. La conveniencia de una intervención también ha sido reconocida por un gran número de partes interesadas.

Desde 2015, los participantes en el Foro de Transporte y Logística Digitales (DTLF, por sus siglas en inglés, un grupo de expertos de la Comisión formado por más de cien partes

⁴ La representación electrónica de la información actualmente recogida en documentos en papel no tiene que ser necesariamente equivalente a un *formato* de documento en el sentido de una representación normalizada de los datos. En este sentido, el término «documentos» puede resultar confuso. En el anexo 8 del informe de evaluación de impacto adjunto se explican las ventajas de cambiar de un enfoque centrado en los documentos a un enfoque centrado en los datos.

⁵ [COM\(2011\) 144](#), p. 13.

⁶ [COM\(2015\) 192](#), p. 82.

⁷ COM(2016) 176, p. 11.

⁸ [COM\(2016\) 179](#), p. 8.

interesadas, privadas y públicas)⁹ han subrayado en repetidas ocasiones la necesidad de intervenir a nivel de la UE para apoyar una mayor aceptación de los documentos de transporte electrónicos. En octubre de 2017, en la Declaración de Tallin sobre la administración electrónica, los Estados miembros instaron a la Comisión a intensificar sus esfuerzos para conseguir procedimientos electrónicos eficaces y centrados en el usuario en la UE, destacando la importancia del Plan de Acción sobre Administración Electrónica¹⁰ y la visión del Marco Europeo de Interoperabilidad¹¹.

En noviembre de 2017, durante las Jornadas sobre el Transporte Digital de Tallin, varias partes interesadas, públicas y privadas, de todos los sectores del transporte concluyeron que era hora de aprovechar los beneficios de la digitalización, en particular la puesta en común de datos sin soporte de papel¹². En la misma línea, el Consejo solicitó a la Comisión, en sus Conclusiones sobre la digitalización del transporte de diciembre de 2017, que continuase trabajando con el DTLF en el desarrollo de «medidas de apoyo¹³ a una aceptación y un uso más sistemático de los documentos electrónicos y el intercambio armonizado de información y datos en la cadena logística»¹⁴. Asimismo, en mayo de 2017 el Parlamento había solicitado a la Comisión que «aumentara la armonización en el transporte de viajeros y el transporte de mercancías», y sobre todo que «acelerara el uso obligatorio... de cartas de porte electrónicas (e-CMR)»¹⁵.

- **Coherencia con las disposiciones existentes en la misma política sectorial**

La presente propuesta es coherente con las disposiciones legislativas actuales de la UE sobre el intercambio electrónico de información aplicable en el sector del transporte. Dichas disposiciones legislativas varían considerablemente en: i) su ámbito de aplicación, es decir, la información o documentos afectados; ii) el objetivo regulador para el que se piden la información o los documentos; iii) si existe la posibilidad de comunicar la información de manera electrónica; y iv) si se proporcionan especificaciones técnicas más detalladas sobre los medios de comunicación electrónica y la forma de la información o documentos electrónicos cuando existe dicha posibilidad. La presente propuesta complementa la legislación vigente de la UE en este ámbito y, en el caso de determinados actos de la UE específicos del sector del transporte, complementa dichos actos jurídicos a través de especificaciones técnicas y requisitos funcionales más detallados.

El Reglamento (UE) n.º 910/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo¹⁶ establece que no se denegarán efectos jurídicos ni admisibilidad como prueba en procedimientos judiciales a un documento electrónico por el mero hecho de estar en formato electrónico. Asimismo, determina las condiciones para el reconocimiento y la aceptación transfronterizos de medios

⁹ El [DTLF](#) fue creado por la Comisión en abril de 2015 [Decisión C(2015) 2259], a fin de ofrecer una plataforma en la que los Estados miembros y partes interesadas pertinentes del sector de la logística y el transporte puedan intercambiar conocimiento técnicos, cooperar y coordinarse con el fin de apoyar medidas destinadas a promover el intercambio electrónico eficaz de información en transporte y logística.

¹⁰ La [Declaración de Tallin sobre la administración electrónica](#) se firmó en la reunión ministerial de 6 de octubre de 2017 durante la Presidencia estonia del Consejo de la UE.

¹¹ https://ec.europa.eu/isa2/eif_en.

¹² La Declaración de las Jornadas sobre el Transporte Digital se firmó en Tallin el 10 de noviembre de 2017 y está disponible en: https://ec.europa.eu/transport/modes/road/news/2017-11-10-digital-transport-days-declaration_es
¹³ P8_TA(2017)0228.

¹⁴ Conclusiones del Consejo sobre la digitalización del transporte, 15050/17, de 5 de diciembre de 2017.

¹⁵ Resolución del Parlamento Europeo [2017/2545\(RSP\)](#), de 18 de mayo de 2017, sobre el transporte por carretera en la Unión Europea.

¹⁶ Reglamento (UE) n.º 910/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de julio de 2014, relativo a la identificación electrónica y los servicios de confianza para las transacciones electrónicas en el mercado interior y por el que se deroga la Directiva 1999/93/CE (DO L 257 de 28.8.2014, p. 73).

electrónicos de identificación y servicios de confianza en el mercado interior. Sin embargo, no obliga a los Estados miembros a aceptar como prueba, en casos distintos de los procedimientos judiciales, documentos electrónicos o información en dicho formato. Al establecer un marco legislativo uniforme de la Unión que exige la aceptación transfronteriza de información electrónica sobre los transportes de mercancías por parte de las autoridades públicas, la presente propuesta complementa lo dispuesto en dicho Reglamento.

El Reglamento (UE) n.º 952/2013, relativo al código aduanero de la Unión¹⁷ y la Directiva 2010/65/UE, relativa a formalidades informativas exigibles a los buques¹⁸, ya contienen disposiciones que permiten el cumplimiento de las formalidades informativas por medios de comunicación de información electrónicos, en particular por lo que respecta a la carga y, respectivamente, a la operación de transporte. La presente propuesta tiene como objetivo permitir la comunicación electrónica para el cumplimiento de los requisitos reglamentarios de información también más allá de los puntos de entrada, o antes del punto de salida, de la UE, en todo el territorio de la Unión. Geográficamente, por tanto, el ámbito de esta iniciativa comienza donde termina el del código aduanero de la Unión y/o de la Directiva relativa a las formalidades informativas marítimas (RFD, por sus siglas en inglés) o, al contrario, termina donde empieza este último.

No obstante, en términos de operaciones de transporte afectadas por los requisitos de información, estos ámbitos se solapan: la presente iniciativa se refiere al transporte internacional puramente intracomunitario (que no entra dentro del ámbito del Reglamento del código aduanero de la Unión o de la Directiva relativa a las formalidades informativas marítimas), así como al transporte internacional que tiene su origen o destino en el territorio de un Estado miembro de la UE o transita por él. En consecuencia, la aplicación combinada de esta iniciativa y de estos dos actos de la UE facilitará el transporte de mercancías internacional con origen y destino fuera de la UE, así como el tráfico marítimo intracomunitario. También posibilitará el uso de medios electrónicos para la transmisión de información reglamentaria sobre transporte de mercancías a las autoridades, no solo en el punto de entrada y salida de la UE, sino también en todo el territorio de la misma.

Respecto a la legislación de la UE que regula las condiciones de transporte en el territorio de la Unión, la presente propuesta no modifica las disposiciones en vigor en los pertinentes actos jurídicos existentes, sino que pretende garantizar:

- a) el **establecimiento de un marco jurídico uniforme** para la aceptación, incluidos los requisitos específicos, de información electrónica o documentos que contengan dicha información, en el caso de los actos jurídicos que:
- o bien **no contemplan** en absoluto la posibilidad de presentar la información/los documentos de manera electrónica, a saber:

¹⁷ Reglamento (UE) n.º 952/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 9 de octubre de 2013, por el que se establece el código aduanero de la Unión (CAU); Reglamento de Ejecución (UE) 2015/2447 de la Comisión, de 24 de noviembre de 2015, por el que se establecen normas de desarrollo de determinadas disposiciones del Reglamento (UE) n.º 952/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se establece el código aduanero de la Unión; Reglamento Delegado (UE) 2015/2446 de la Comisión, de 28 de julio de 2015, por el que se completa el Reglamento (UE) n.º 952/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo con normas de desarrollo relativas a determinadas disposiciones del código aduanero de la Unión.

¹⁸ Directiva 2010/65/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de octubre de 2010, sobre las formalidades informativas exigibles a los buques a su llegada o salida de los puertos de los Estados miembros y por la que se deroga la Directiva 2002/6/CE.

- Reglamento n.º 11/1960 relativo a la supresión de discriminaciones en materia de precios y condiciones de transporte, en aplicación del apartado 3 de artículo 79 del Tratado constitutivo de la Comunidad Económica Europea;
- Directiva 92/106/CEE del Consejo, de 7 de diciembre de 1992, relativa al establecimiento de normas comunes para determinados transportes combinados de mercancías entre Estados miembros; y
- Reglamento (CE) n.º 1072/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009, por el que se establecen normas comunes de acceso al mercado del transporte internacional de mercancías por carretera; o bien
- **incluyen dicha posibilidad, pero no indican, o lo hacen muy brevemente**, cómo dicha información debería presentarse de manera electrónica, a saber:
- Directiva 2008/68/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de septiembre de 2008, sobre el transporte terrestre de mercancías peligrosas;
- Reglamento de Ejecución (UE) 2015/1998 de la Comisión, de 5 de noviembre de 2015, por el que se establecen medidas detalladas para la aplicación de las normas básicas comunes de seguridad aérea;
- Reglamento (CE) n.º 1013/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de junio de 2006, relativo a los traslados de residuos;
- las propuestas, que actualmente están siendo examinadas por el Parlamento Europeo y el Consejo, para la revisión de la Directiva 92/106/CEE [Propuesta n.º 2017/0290 (COD)] y del Reglamento (CE) n.º 1072/2009 [Propuesta n.º 2017/0123 (COD)], respectivamente.
- b) la **interoperabilidad de los diferentes sistemas TI** utilizados actualmente para aquellos actos jurídicos que:
 - ya contemplan **especificaciones técnicas muy detalladas**: en relación con el formato del intercambio electrónico de datos y mensajes para la aceptación, por parte de las autoridades, de información relativa a determinadas mercancías y operaciones de transporte, independientemente del modo de transporte, a saber, el Reglamento (UE) n.º 952/2013 sobre el código aduanero de la Unión y sus actos de ejecución y actos delegados, así como la Directiva 2010/65/UE relativa a las formalidades informativas marítimas;
 - contienen **especificaciones detalladas pero específicas del modo de transporte**, a saber, el Reglamento (UE) n.º 164/2010 de la Comisión, relativo a las especificaciones técnicas de la información electrónica sobre los buques para la navegación interior mencionadas en el artículo 5 de la Directiva 2005/44/CE relativa a los servicios de información fluvial (SIF) armonizados y el Reglamento (UE) n.º 1305/2014 de la Comisión sobre la especificación técnica de interoperabilidad referente al subsistema de aplicaciones telemáticas para el transporte de mercancías en la Unión Europea.
- **Coherencia con otras políticas de la Unión**

El objetivo general de la iniciativa es hacer posible un uso más amplio de las tecnologías digitales a fin de contribuir a: i) la eliminación de barreras para el buen funcionamiento del mercado único; ii) la modernización de la economía; y iii) una mayor eficiencia del sector del transporte. Al establecer condiciones uniformes para un mayor desarrollo e implantación de

las tecnologías digitales para el intercambio electrónico de información relativa al transporte de mercancías, la iniciativa también contribuirá al desarrollo del mercado único digital.

2. BASE JURÍDICA, SUBSIDIARIEDAD Y PROPORCIONALIDAD

• Base jurídica

La base jurídica son los artículos 91, 100, apartado 2, y 192, apartado 1, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE).

Los artículos 91 y 100, apartado 2, que deben entenderse a la luz del artículo 90 que exige a los Estados miembros adoptar una política de transporte común, establecen, respectivamente, el requisito de que el Parlamento Europeo y el Consejo dispongan las normas comunes aplicables a los transportes internacionales efectuados desde el territorio de un Estado miembro o con destino al mismo o a través del territorio de uno o varios Estados miembros, así como disposiciones apropiadas para la navegación marítima y aérea.

El artículo 192, apartado 1, que debe entenderse a la luz del artículo 191, establece que el Parlamento Europeo y el Consejo decidirán las acciones que deba emprender la Unión Europea a fin para alcanzar el objetivo de proteger, entre otros, la salud humana y el medio ambiente.

• Subsidiariedad (en el caso de competencia no exclusiva)

Las iniciativas unilaterales de los Estados miembros para facilitar la aceptación de documentos de transporte y el intercambio de información electrónicos tendrían un efecto limitado en caso de que no se tomaran medidas similares en otros Estados miembros cuyo territorio también se vea afectado por las operaciones de transporte en cuestión.

Al mismo tiempo, incluso si la mayoría de los Estados miembros de la UE fueran a promulgar legislación que facilitara el uso de documentos electrónicos, existe un alto riesgo de que, al legislar de manera unilateral, cada Estado miembro estableciese diferentes requisitos para la aceptación de documentos electrónicos, y en general de la comunicación de información reglamentaria, como válidos y auténticos. En la práctica, la comunicación electrónica de documentos e información reglamentaria que cumpliera los requisitos de aceptación en un Estado miembro podría no ser aceptada en otros Estados miembros, por lo que se crearían barreras en el mercado único de la UE.

Por tanto, el nivel más adecuado para hacer frente al problema y sus causas es el nivel de la UE, donde se puede establecer un enfoque uniforme de aceptación de los documentos electrónicos, y normas comunes con este fin. En este sentido, la presente iniciativa adopta medidas adicionales y complementa las medidas que ya han sido tomadas a nivel de la UE, a fin de garantizar condiciones uniformes para la aceptación de documentos e información de transporte de mercancías electrónicos, en particular garantizando la confianza en los medios electrónicos utilizados para su comunicación¹⁹.

¹⁹ Incluido el marco para el uso transfronterizo de identificaciones y firmas electrónicas de acuerdo con lo establecido en el Reglamento relativo a la identificación electrónica y los servicios de confianza (eIDAS, por sus siglas en inglés).

- **Proporcionalidad**

La propuesta contiene medidas con las que se pretende conseguir tres objetivos de actuación específicos distintos, que abordan directamente las dos causas principales del problema que se han identificado.

A fin de abordar la causa principal, es decir, el actual marco jurídico divergente y limitado, la presente propuesta establece medidas para:

- 1) asegurar el establecimiento, en todos los Estados miembros de la UE, de la obligación de aceptar documentos/información electrónicos relativos al transporte de mercancías por parte de todas las autoridades públicas competentes;
- 2) garantizar que las autoridades implanten la obligación de aceptación de manera uniforme;

A fin de abordar la segunda causa del problema, que es consecuencia de la actual coexistencia de sistemas múltiples y no interoperables, la propuesta incluye medidas para:

- 3) asegurar la interoperabilidad de los sistemas y soluciones informáticos utilizados para el intercambio electrónico de información relativa al transporte de mercancías y, en concreto, para la comunicación de información reglamentaria entre las empresas y la administración.

Ninguna de estas medidas va más allá de lo necesario para hacer frente a los problemas. El primer conjunto de medidas establece la obligación de las autoridades de aceptar información/documentos electrónicos, pero no impone a las empresas la obligación de emplear el formato electrónico, ni en las relaciones con la administración ni con otras empresas. La imposición de dicha obligación en los intercambios entre empresas garantizaría la total digitalización del intercambio de información y documentos relativos al transporte de mercancías, pero no es necesaria a fin de asegurar la aceptación por parte de las autoridades. Asimismo, la mayoría de asociaciones del sector sostienen que las empresas están preparadas para implantar la digitalización total en cuanto las autoridades lo permitan.

Al mismo tiempo, las autoridades no están obligadas a aceptar sin más cualquier fuente de información electrónica aportada por las empresas. Antes al contrario, las medidas tienen en cuenta la necesidad de las autoridades de que la información y los documentos presentados sean auténticos y que su integridad esté garantizada. Las medidas también imponen a las autoridades la aceptación de la información y los documentos si los medios electrónicos utilizados para su presentación cumplen con una serie de requisitos determinados.

El segundo conjunto de medidas establece que los Estados miembros deben cooperar a fin de armonizar sus (futuros) procesos digitalizados para comprobar la información y los documentos comunicados de manera electrónica. Esto incluye la cooperación acerca del conjunto de elementos de datos que las autoridades de los Estados miembros consideran necesarios para cumplir los requisitos de información establecidos en los pertinentes actos jurídicos nacionales y de la UE. Dichas medidas garantizarán normas uniformes para la verificación de información y documentos electrónicos, y contribuirán a reducir los costes del cumplimiento de las obligaciones administrativas (y, por tanto, de las cargas) para las empresas. Sin embargo, las medidas no exigen la uniformidad de los requisitos de información en sí, tal y como se establecen en la legislación correspondiente de la UE y de los Estados miembros.

El tercer conjunto de medidas establece los requisitos funcionales relativos a los medios electrónicos que las empresas podrían utilizar para proporcionar a las autoridades la información reglamentaria solicitada. Estas medidas también prevén el establecimiento de especificaciones técnicas para implementar los requisitos. Dichos requisitos y las especificaciones técnicas relacionadas con los mismos garantizarán que los sistemas informáticos empleados por las diferentes autoridades de los Estados miembros sean interoperables entre sí, así como con las soluciones utilizadas por las empresas. Los requisitos y especificaciones también facilitarán la interoperabilidad entre las soluciones entre las empresas y la administración y entre empresas (actualmente muy específicas de los modos de transporte).

- **Elección del instrumento**

La evaluación de impacto establece que para conseguir los objetivos son necesarias medidas normativas vinculantes. Un reglamento es el instrumento más apropiado para garantizar la implementación uniforme de las medidas previstas. Una directiva establecería la obligación de aceptar la información presentada de manera electrónica, con requisitos funcionales comunes que deben cumplir los medios electrónicos por los que se facilita la información, pero no impondría requisitos técnicos vinculantes comunes.

Los acontecimientos recientes, en particular en el contexto de la implantación de la Directiva relativa a las formalidades informativas, indican que no disponer de directrices o directrices voluntarias para las especificaciones técnicas daría lugar a que los distintos Estados miembros introdujesen sistemas múltiples y no interoperables²⁰. Esto aumentaría los costes de cumplimiento para las empresas, ya que necesitarían invertir en diferentes sistemas que respondieran a los distintos requisitos de cada Estado miembro. Como consecuencia de ello, las empresas podrían preferir continuar utilizando papel, lo que obstaculizaría gravemente el logro del objetivo.

La iniciativa es extremadamente técnica, y existe una alta probabilidad de que tenga que ser adaptada regularmente a la evolución de los cambios técnicos y legislativos. Para responder a esto, también se han previsto una serie de medidas de ejecución. Dichas medidas se centrarán sobre todo en las especificaciones técnicas para implementar los requisitos funcionales.

3. RESULTADOS DE LAS CONSULTAS CON LAS PARTES INTERESADAS Y DE LA EVALUACIÓN DE IMPACTO

- **Consultas con las partes interesadas**

La Comisión colaboró activamente con las partes interesadas y llevó a cabo consultas globales a través del proceso de evaluación de impacto. Entre las actividades de consulta se incluyeron:

- una consulta pública abierta (CPA) organizada por la Comisión, desde el 25 de octubre de 2017 hasta el 18 de enero de 2018;
- una encuesta del panel de pymes organizada por la Comisión, desde el 24 de noviembre de 2017 hasta el 22 de enero de 2018;

²⁰ Es previsible que existan diferencias en los requisitos entre las diferentes autoridades, tanto dentro como entre los Estados miembros. Los ejemplos recogidos durante el proceso de evaluación de impacto son un claro testimonio de ello.

- un estudio jurídico de las partes interesadas, tanto públicas como privadas, organizado por la consultora responsable del estudio utilizado para la evaluación de impacto, desde el 23 de octubre de 2017 hasta el 1 de enero de 2018;
- una encuesta específica de las partes interesadas, tanto públicas como privadas, organizada por la consultora responsable del estudio utilizado para la evaluación de impacto, desde el 27 de octubre de 2017 hasta el 7 de enero de 2018;
- cincuenta entrevistas con las partes interesadas, incluidos representantes de la industria y autoridades nacionales, realizadas por la consultora responsable del estudio utilizado para la evaluación de impacto y sus socios, desde el 20 de octubre de 2017 hasta el 15 de enero de 2018;
- reuniones de las partes interesadas y talleres en varios eventos diferentes;
- cinco estudios de casos analizados por la consultora responsable del estudio utilizado para la evaluación de impacto, desde el 6 de noviembre de 2017 hasta el 15 de enero de 2018.

Dichas actividades de consulta aportaron información importante que ayudó a validar y elaborar la definición del problema y estimar su dimensión, así como a establecer las preferencias de las partes interesadas para las posibles opciones de actuación. La información en este ámbito procedía principalmente de la consulta pública, la encuesta del panel de pymes y otras herramientas de participación de partes interesadas utilizadas²¹.

La gran mayoría de las partes interesadas consultadas (es decir, más del 90 % de las 265 pymes que respondieron a la encuesta del panel de pymes²², así como 88 de los 100 encuestados en la consulta pública abierta) indicaron que esperaban importantes o, al menos, algunos beneficios al adoptar el intercambio electrónico de información.

El 90 % de las empresas y asociaciones privadas que participaron en la consulta pública abierta señaló que la no aceptación de información y documentos de transporte electrónicos por parte de las autoridades del Estado miembro era una razón importante del problema. En el caso de las empresas más pequeñas, la encuesta del panel de pymes revela que la razón principal por la que no se usan documentos electrónicos relativos al transporte era que sus clientes y socios no utilizan documentos de transporte en formato electrónico. La segunda razón más citada por este grupo (y sin mucha diferencia) es la no aceptación por las autoridades. Al mismo tiempo, los participantes en las encuestas específicas y entrevistas destacan que la razón principal por la que las empresas no aceptan documentos electrónicos es la incertidumbre sobre si las autoridades los aceptarán. Más del 70 % de los encuestados, tanto de la consulta pública abierta como de la encuesta del panel de pymes, también mencionan la falta de interoperabilidad de los actuales sistemas y soluciones informáticos entre las empresas y la administración, así como entre las empresas.

Reflejando esta valoración, cerca del 90 % de los encuestados de la consulta pública abierta considera que la solución sería garantizar la aceptación por parte de las autoridades de los Estados miembros, frente al 88 % que piensa que un enfoque jurídicamente vinculante para garantizar dicha aceptación sería más eficaz que uno no vinculante. El 90 % de todas las

²¹ El siguiente resumen se basa en las respuestas recibidas en la consulta pública y la encuesta del panel de pymes. Para una descripción más detallada de los resultados de la consulta, sobre todo en lo que concierne a la información recibida en las entrevistas y los casos de estudio llevados a cabo por consultoras externas, véase *Ecorys et al.* (2018), Estudio utilizado para la evaluación de impacto, anexos VIII-XI.

²² El número de encuestados que respondieron a las preguntas relacionadas con los beneficios en la encuesta del panel de pymes osciló entre 230 y 250, dependiendo de los beneficios concretos indicados en las distintas preguntas.

respuestas a la consulta pública abierta señala como importante la interoperabilidad de las comunicaciones entre las empresas y la administración, así como entre las empresas. De manera similar, el 75 % de los participantes en la encuesta del panel de pymes indica que garantizar la aceptación por parte de las autoridades es un objetivo político muy importante, y el 13 % lo considera es moderadamente importante.

Más del 70 % de los participantes, tanto en la consulta pública abierta como en la encuesta del panel de pymes, también sería partidario de especificaciones técnicas normalizadas para la distribución de datos entre los operadores logísticos y la administración pública; un 88 % de los encuestados en la consulta pública considera que un enfoque jurídicamente vinculante es más eficaz que las medidas no vinculantes. En el caso de la comunicación entre empresas, 67 de los 100 encuestados en la consulta pública abierta considera más eficaz el enfoque jurídicamente vinculante, mientras que el 84 % se decanta por medidas voluntarias. El 77 % de los participantes en la encuesta del panel de pymes señala como muy importante (65 %) o moderadamente importante (22 %) la capacidad de usar una sola aplicación o sistema informático para intercambiar documentos electrónicos de transporte con las autoridades, a la par con la capacidad de utilizar una única aplicación o sistema informático para el intercambio electrónico con otras empresas (el 68 % lo considera muy importante y el 19 %, moderadamente importante).

- **Obtención y uso de asesoramiento especializado**

La propuesta se basa en indagaciones y consultas con expertos, sobre todo para las estimaciones de costes y beneficios, incluidos la modelización de los efectos indirectos y el impacto del cambio modal. Los consultores externos elaboraron un estudio de apoyo sobre costes e impactos. También se han utilizado consultores externos para la modelización de los efectos indirectos y la evaluación del impacto del cambio modal.

Asimismo, se contó con la participación activa de expertos procedentes de todos los principales tipos de partes interesadas, tanto del sector como de las autoridades de los Estados miembros, sobre todo en el Foro de Transporte y Logística Digitales. Esto contribuyó a garantizar una perspectiva global y multimodal sobre las cuestiones planteadas.

- **Evaluación de impacto**

Las medidas políticas incluidas en la presente propuesta se basan en los resultados de una evaluación de impacto. El informe de evaluación de impacto [SWD(2018) 184] recibió el dictamen positivo del Comité de Control Reglamentario de la Comisión [SEC(2018) 231]. En su dictamen, el Comité de Control Reglamentario presenta una serie de recomendaciones sobre la presentación de los argumentos en el informe de evaluación de impacto. Estas recomendaciones han sido aceptadas; el anexo 1 del informe de evaluación de impacto ofrece un resumen de cómo se hizo.

Se elaboró una larga lista de medidas políticas que abordaban las dos causas principales del problema, después de exhaustivas consultas con las partes interesadas, reuniones de expertos, investigación independiente y el análisis de la Comisión. La lista se analizó posteriormente de acuerdo con los siguientes criterios: i) viabilidad jurídica, política y técnica; ii) eficacia; iii) eficiencia; y iv) proporcionalidad. A partir de este análisis inicial, se descartaron una serie de medidas políticas.

Las medidas políticas seleccionadas se agruparon en cuatro opciones de actuación distintas:

- Opción 1: Los Estados miembros están obligados a respetar el marco jurídico actual en lo que se refiere a la aceptación de contratos de transporte electrónicos, con armonización voluntaria de implementación.
- Opción 2: Las autoridades de los Estados miembros están obligadas a aceptar contratos de transporte electrónicos, con una mínima armonización de implementación.
- Opción 3: Las autoridades de los Estados miembros están obligadas a aceptar documentación o información reglamentaria de transporte de carga, con una implementación parcialmente armonizada.
- Opción 4: Las autoridades de los Estados miembros están obligadas a aceptar documentación o información reglamentaria de transporte de carga, con una implementación totalmente armonizada.

En su mayor parte, todas las opciones contenían el mismo conjunto de medidas políticas. Estas medidas podían implementarse de forma no vinculante, como medidas de apoyo para fomentar la actuación voluntaria por parte de los Estados miembros, o de forma reglamentaria, como la adopción de un nuevo acto jurídico específico de la UE y la firma de acuerdos bilaterales con terceros países. La lógica de las opciones de actuación seguía una combinación de dichas medidas, con variaciones a lo largo de dos ejes: por un lado, el ámbito de aplicación material de la iniciativa política y, por otro, los niveles de capacidad legislativa de la intervención.

Después se llevó a cabo un análisis comparativo de la eficacia, eficiencia, costes y beneficios de las cuatro opciones. Este análisis muestra que: i) la implementación de las opciones 3 y 4 da lugar a relaciones de coste y beneficio muy similares; y ii) ambas opciones contribuirían de manera significativa a resolver los problemas identificados, con una eficacia considerablemente mayor que las opciones 1 o 2 a la hora de alcanzar los objetivos políticos específicos y generales.

La alta eficacia de las opciones 3 y 4 se debe, por un lado, a la cobertura de la información en la obligación de aceptación, cuyo alcance es mayor y, por otro lado, al mayor grado de especificación de los requisitos vinculantes para la aceptación de medios electrónicos. La obligación de aceptación no se define en términos de documentos específicos, como es el caso de las opciones 1 y 2, sino en términos de la «información» exigida por la legislación nacional y de la UE que regula las condiciones del transporte internacional de mercancías en el territorio de los Estados miembros de la UE. Como tal, no solo cubre los contratos de transporte electrónicos, sino también todo formato electrónico de presentación de información, siempre que cumpla: i) los requisitos de contenido informativo establecidos por la legislación aplicable; y ii) los requisitos relativos a los medios electrónicos por los que se puede publicar dicha información, establecidos en el marco del nuevo acto jurídico propuesto.

La opción 3 fue la opción de actuación preferida a partir de la cual se desarrolla la presente propuesta. En la elección entre las opciones 3 y 4 se tuvieron en cuenta las opiniones de las partes interesadas, así como consideraciones sobre proporcionalidad. Las partes interesadas de la industria en los sectores del transporte marítimo, aéreo y ferroviario hicieron especial hincapié en que, aunque es necesario aplicar un enfoque multimodal, la Comisión debería evitar proponer una solución «de talla única»²³. Las principales consideraciones se refieren a

²³ Véanse, por ejemplo, los documentos de posicionamiento de la ECSA y la WSC (marítimo), así como los de la CCFE (ferroviario), enviados en respuesta a la evaluación del impacto inicial. La IATA ha participado de manera

las inversiones en las correspondientes soluciones ya llevadas a cabo en estos sectores. Dichas soluciones han sido desarrolladas de acuerdo con las disposiciones vigentes en convenios internacionales y en el Derecho de la Unión que, como ha destacado también el análisis jurídico de este informe, son específicos y difieren de manera significativa.

La imposición de especificaciones técnicas totalmente comunes para la interoperabilidad, para todas las soluciones empleadas en la comunicación de información reglamentaria entre las empresas y la administración y en todos los modos de transporte, tal y como se propone en la opción 4, requeriría una inversión inicial más alta por parte de las empresas de estos sectores, a fin de adaptarse a los nuevos requisitos.

Según la opción 3, dichas especificaciones técnicas comunes intermodales se establecerían hasta un grado que se determinaría de acuerdo con una evaluación de impacto específica. El objetivo de dicha evaluación de impacto sería establecer con mayor exactitud el mínimo de especificaciones técnicas intermodales comunes necesarias que asegurarían la interoperabilidad entre todos los sistemas relacionados empleados por las autoridades y con las soluciones aplicadas por las empresas, al mismo tiempo que se consigue la mejor relación coste-beneficio para los costes de cumplimiento por parte de las empresas y futuros beneficios.

La hipótesis, según los argumentos de las partes interesadas de la industria, es que se puede garantizar un nivel suficiente de interoperabilidad sin exigir la total armonización de requisitos en todos los modos de transporte. Más concretamente, de acuerdo con la mayoría de las partes interesadas de la industria, la interoperabilidad requeriría, como mínimo, un diccionario de datos multimodal común²⁴. Las especificaciones técnicas que implementan otros requisitos, como las relacionadas con la autenticidad o la integridad, pueden desarrollarse específicamente para los diferentes modos de transporte, en caso de que un análisis de evaluación de impacto especializado y separado concluya que un enfoque de ese tipo sería más rentable para algunos de los requisitos (comunes).

Los **principales beneficios esperados** de la opción preferida son de naturaleza económica y medioambiental. Se espera que el sector pueda ahorrar entre 20 000 y 27 000 millones EUR en el periodo 2018-2040, comparado con un escenario en el que no se realiza ninguna intervención política a nivel de la UE (la hipótesis de referencia), gracias a la reducción en los costes administrativos (es decir, los costes relacionados con la gestión y el intercambio de información y documentación de transporte). Esto equivale a 75-102 millones de horas ahorradas al año (o entre 36 000 y 49 000 empleados en equivalentes a tiempo completo). Se espera que los operadores de transporte por carretera –el 99 % de los cuales son pymes– se beneficien de cerca del 60 % del total de ahorros de costes administrativos del sector.

Asimismo, se esperan impactos medioambientales positivos debido al descenso en la cuota modal del transporte por carreteras en 2030 en comparación con la hipótesis de referencia. En términos acumulados, se estima que el ahorro de emisiones de CO₂ se reducirá en más de 1,3 millones de toneladas en el periodo 2018-2040, en relación con la hipótesis de referencia, el equivalente a 74 millones EUR en ahorros de costes externos. Se prevé que los costes de congestión se reducirán en casi 300 millones EUR en relación con la hipótesis de referencia

activa en casi todos los seminarios de consulta con las partes interesadas que se han realizado, en los que también han dado a conocer dicho posicionamiento.

²⁴ El 73 % de los encuestados en una sesión interactiva de puesta en común durante el taller sobre documentos electrónicos celebrado en Tallin estaban a favor del establecimiento de especificaciones técnicas normalizadas para el intercambio de datos entre los operadores logísticos y las administraciones públicas. Del mismo modo, la *Union TFL* propuso el establecimiento de un único conjunto de datos a nivel de la UE. De acuerdo con las entrevistas específicas (fuente: *Ecorys et al.*), el grupo de transitarios destacó la importancia de dotarse de un conjunto de datos común garantizado por la legislación de la UE. La necesidad de un conjunto de datos común también se señaló específicamente en el papel de posicionamiento del Gobierno de Finlandia sobre esta iniciativa.

durante el mismo periodo de tiempo. Asimismo, con una media de entre 1 y 5 copias de cada documento por envío que ya no será impreso se ahorrarían entre 2 000 y 8 000 millones de hojas de papel, el equivalente a 180 000-900 000 árboles, anualmente.

Los **principales costes esperados** están relacionados con las inversiones necesarias para conformarse a los nuevos requisitos de la política. Los costes para las autoridades públicas se estiman en cerca de 268 millones EUR por encima del horizonte del despliegue total de los documentos de transporte electrónicos, en relación con la hipótesis de referencia, de los cuales 17 millones EUR corresponden a la certificación de proveedores de soluciones y 251 millones EUR, al control del cumplimiento. Asimismo, se espera que las administraciones nacionales inviertan en nuevos sistemas informáticos, o que adapten los actuales; es poco probable que estos costes sean significativos. En el caso de las empresas, los costes de cumplimiento previstos están en torno a 4 400 millones EUR.

Los impactos en el empleo pueden ser ligeramente negativos en caso de que al personal despedido por la reducción de las actividades de gestión de la documentación no se le asignen otras tareas. Se espera que este impacto negativo se compense en gran medida con el crecimiento general del sector. Es probable que la mayor demanda de soluciones y sistemas informáticos cree más oportunidades para los proveedores informáticos, lo que daría lugar a un aumento en el empleo de alta cualificación.

Pueden darse ligeras externalidades negativas resultantes del aumento de contaminación atmosférica por el transporte marítimo, estimadas en cerca de 41 millones EUR por encima del horizonte del despliegue total de los documentos de transporte electrónicos, en relación con la hipótesis de referencia.

- **Adecuación regulatoria y simplificación**

La propuesta ofrece una simplificación importante y una mayor eficiencia, ya que reduce las cargas administrativas aparejadas al cumplimiento de los requisitos reglamentarios de información relativos al transporte de mercancías en el territorio de la Unión para los operadores económicos.

Se espera conseguir **la reducción de la carga administrativa** mediante: la garantía de que los operadores económicos puedan facilitar la información reglamentaria a las autoridades por vía electrónica; y la coordinación de los procedimientos utilizados por las autoridades de los Estados miembros para verificar la información reglamentaria facilitada por vía electrónica. Como señalamos anteriormente, se espera que los costes administrativos para el sector disminuyan considerablemente.

Las pymes y las microempresas se beneficiarán especialmente de la posibilidad de facilitar a las autoridades la información reglamentaria necesaria de manera simplificada y coordinada, independientemente del Estado miembro o las autoridades competentes. Esto se debe a que las pymes y las microempresas son proporcionalmente más vulnerables a una administración ineficiente y a las horas de trabajo del personal perdidas.

- **Derechos fundamentales**

La propuesta repercute en la protección de los datos de carácter personal garantizada en el artículo 8 de la Carta. Todo tratamiento de datos de carácter personal con arreglo a la propuesta debe realizarse de acuerdo con la legislación de la UE relativa a la protección de los datos de carácter personal, en concreto el Reglamento general de protección de datos.

4. REPERCUSIONES PRESUPUESTARIAS

La opción preferida no tiene repercusiones presupuestarias.

5. OTROS ELEMENTOS

- **Planes de ejecución y modalidades de seguimiento, evaluación e información**

La Comisión seguirá el progreso, los impactos y los resultados de esta iniciativa a través de un conjunto de mecanismos de seguimiento y evaluación. La Comisión medirá el progreso hacia la consecución de los objetivos específicos de la nueva propuesta.

Las solicitudes de información (informes, respuestas a la encuesta) se equilibrarán cuidadosamente para que no supongan una carga adicional a las partes interesadas al crear nuevas solicitudes de comunicación desproporcionadas.

Cinco años después de la fecha de aplicación de la propuesta jurídica, la Comisión iniciará una evaluación para verificar si se han cumplido los objetivos de la iniciativa. La evaluación se basará en los informes de los Estados miembros, las encuestas a las partes interesadas y otros datos (como reclamaciones) de los operadores de transporte. Posteriormente, la evaluación informará sobre futuros procesos de toma de decisiones, a fin de asegurar los ajustes necesarios para alcanzar los objetivos establecidos.

- **Explicación detallada de las disposiciones específicas de la propuesta**

La propuesta se divide en cinco capítulos. El primer y el último capítulo presentan el ámbito de aplicación general y algunas disposiciones horizontales, mientras que del capítulo II al IV se presentan los instrumentos más detallados.

En el artículo 1 se establece el ámbito de aplicación del presente Reglamento.

El artículo 2 contiene las disposiciones relativas a las competencias delegadas a la Comisión para modificar elementos no fundamentales en el anexo 1 del presente Reglamento, en el que se presenta una lista con los requisitos reglamentarios de información incluidos en el ámbito de aplicación del Reglamento.

El artículo 3 contiene distintas definiciones.

En el artículo 4 se establecen los requisitos relativos al formato electrónico en el que los operadores económicos concernidos deben publicar la información de transporte reglamentaria.

En el artículo 5 se establece la obligación de las autoridades competentes de los Estados miembros respecto a la información reglamentaria facilitada por vía electrónica por los operadores económicos concernidos, de conformidad con las condiciones que figuran en el artículo 4.

El artículo 6 exige a las autoridades competentes, los proveedores de servicios de información reglamentaria de transporte en formato electrónico y los operadores económicos concernidos que tomen medidas para garantizar la confidencialidad de la información procesada e intercambiada de conformidad con el presente Reglamento.

En el artículo 7 se establece la obligación de la Comisión de adoptar actos de ejecución que establezcan un conjunto y subconjuntos de datos comunes en relación con los requisitos reglamentarios con arreglo al ámbito de aplicación del presente Reglamento, y que establezcan procedimientos y normas comunes para el acceso y tratamiento de la información reglamentaria facilitada por vía electrónica por parte de las autoridades competentes. Esto debería garantizar la aplicación uniforme por parte de las autoridades de los Estados miembros de las medidas que implementan la obligación de aceptar información reglamentaria facilitada por vía electrónica.

El artículo 8 establece los requisitos funcionales para las plataformas de información reglamentaria de transporte en formato electrónico por medio de las cuales los operadores económicos concernidos pueden poner a disposición la información reglamentaria, y faculta a la Comisión para adoptar actos de ejecución que establezcan las normas detalladas para su aplicación. Dichos requisitos tienen como objetivo garantizar que la gestión de datos por medio de estas plataformas pueda realizarse de manera que se garanticen aspectos fundamentales como la disponibilidad, autenticidad, integridad, confidencialidad y seguridad de los datos. Estos requisitos son generales, y también se prevé que las normas detalladas para su ejecución se establezcan de tal manera que se mantengan abiertas a toda tecnología actual o futura que pudiera garantizar dichas funcionalidades.

El artículo 9 establece los requisitos para los proveedores de servicios de información reglamentaria de transporte en formato electrónico que ofrecerían servicios de información reglamentaria a los operadores económicos concernidos sobre la base de las plataformas de información reglamentaria de transporte.

En los artículos 10, 11 y 12 se presentan las normas para el sistema de certificación de las plataformas de información reglamentaria de transporte en formato electrónico y los proveedores de servicios de dicha información.

El artículo 13 establece las condiciones para la concesión de competencias delegadas a la Comisión con arreglo al presente Reglamento.

El artículo 14 establece el procedimiento de comité para el ejercicio del poder de adoptar actos de ejecución por parte de la Comisión, de acuerdo con el presente Reglamento.

El artículo 15 exige a la Comisión llevar a cabo una evaluación de la implementación del presente Reglamento, a fin de evaluar el funcionamiento de dicho Reglamento respecto al objetivo establecido. Asimismo, también exige que los Estados miembros ayuden a la Comisión a recopilar la información necesaria para elaborar el informe de evaluación.

El artículo 16 establece la obligación de los Estados miembros de facilitar cada dos años, con carácter anual, información específica con el objetivo de supervisar la implementación del presente Reglamento.

El artículo 17 contiene disposiciones relativas a la fecha de entrada en vigor y, respectivamente, de aplicación del presente Reglamento.

Propuesta de

REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

sobre información electrónica relativa al transporte de mercancías

(Texto pertinente a efectos del EEE)

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, y en particular sus artículos 91, 100, apartado 2, y 192, apartado 1,

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

Previa transmisión del proyecto de acto legislativo a los parlamentos nacionales,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo²⁵,

Visto el dictamen del Comité de las Regiones²⁶,

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario,

Considerando lo siguiente:

- (1) La eficiencia del transporte de mercancías y logística es fundamental para la competitividad de la economía de la Unión Europea, el funcionamiento del mercado interno y la cohesión social y económica de todas las regiones de la Unión.
- (2) La circulación de mercancías lleva aparejada una gran cantidad de información que aún se intercambia en formato papel, tanto entre las empresas como entre las empresas y las autoridades públicas. El uso de documentos en papel representa una importante carga administrativa para los operadores logísticos.
- (3) Se considera que la razón principal de la falta de progreso hacia la simplificación y la mayor eficiencia que hacen posible los medios electrónicos disponibles es la ausencia de un marco jurídico uniforme a nivel de la UE que obligue a las autoridades públicas a aceptar la información relevante en materia de transporte de mercancías, exigida por la legislación, en formato electrónico. La falta de aceptación de la información en formato electrónico por parte de las autoridades no solo afecta a la facilidad de comunicación entre ellas y los operadores sino que, indirectamente, dificulta también el desarrollo de una comunicación electrónica simplificada entre empresas en toda la UE.
- (4) Algunos ámbitos de la legislación de transporte de la Unión exigen a las autoridades competentes que acepten información digitalizada, pero esto no afecta más que a una parte de toda la legislación pertinente de la UE. Debería ser posible utilizar medios electrónicos para facilitar información reglamentaria de transporte de mercancías a las

²⁵ DO C [...] de [...], p. [...].

²⁶ DO C [...] de [...], p. [...].

autoridades en todo el territorio de la Unión y en relación con todas las fases pertinentes de las operaciones de transporte realizadas en la UE. Además, dicha posibilidad debería aplicarse a toda la información reglamentaria en todos los modos de transporte.

- (5) Por tanto, se debe exigir a las autoridades de los Estados miembros que acepten la información que se les facilite por vía electrónica siempre que los operadores económicos estén obligados a facilitar información como prueba de que cumplen los requisitos establecidos en los actos de la UE adoptados de conformidad con el título VI de la tercera parte del Tratado o, dada la similitud de las situaciones, con la legislación de la Unión en materia de traslados de residuos. Lo mismo debe aplicarse cuando la legislación nacional de un Estado miembro relativa a temas regulados por el título VI de la tercera parte del Tratado exija que se facilite información reglamentaria idéntica, en todo o en parte, a la información que deba ser facilitada con arreglo a dicha legislación de la UE.
- (6) Dado que la finalidad de este Reglamento es únicamente facilitar la transmisión de información, concretamente por medios electrónicos, no debe afectar a las disposiciones del Derecho de la Unión o nacional que determinen el contenido de la información reglamentaria y, en particular, no debe imponer requisitos reglamentarios de información adicionales. Si bien este Reglamento tiene como objetivo permitir el cumplimiento de los requisitos reglamentarios de información a través de medios electrónicos en lugar de mediante documentos en papel, no debe afectar en modo alguno a las disposiciones pertinentes de la Unión sobre los requisitos relativos a los documentos que deben usarse para la presentación estructurada de la información en cuestión. Del mismo modo, las disposiciones de la legislación de la Unión en materia de traslados de residuos que contengan requisitos de procedimiento para los traslados tampoco deben verse afectadas por el presente Reglamento. El presente Reglamento también debe entenderse sin perjuicio de las disposiciones sobre las obligaciones de información establecidas en el Reglamento (UE) n.º 952/2013 o en actos de ejecución o delegados en virtud del mismo.
- (7) El uso de medios electrónicos para el intercambio de información de conformidad con el presente Reglamento debe organizarse de manera que garantice la seguridad y respete la confidencialidad de la información comercial sensible.
- (8) A fin de que los operadores puedan facilitar información relevante en formato electrónico de la misma manera en todos los Estados miembros, es necesario recurrir a especificaciones comunes que deberán ser adoptadas por la Comisión. Dichas especificaciones deben garantizar la interoperabilidad de los datos para los diversos conjuntos y subconjuntos de datos relativos a la información reglamentaria pertinente, y determinar procedimientos comunes y normas detalladas de acceso y tratamiento de dicha información por parte de las autoridades competentes.
- (9) Al definir dichas especificaciones, deben tenerse debidamente en cuenta las especificaciones pertinentes relativas al intercambio de datos establecidas por la normativa pertinente de la Unión y por normas europeas e internacionales relativas al intercambio de datos multimodal, así como los principios y recomendaciones establecidos en el Marco Europeo de Interoperabilidad²⁷, que ofrece un enfoque de la prestación de servicios públicos digitales europeos adoptado de común acuerdo por

²⁷ Marco Europeo de Interoperabilidad – Estrategia de aplicación, Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones, COM(2017) 134.

todos los Estados miembros. También se debe velar por que dichas especificaciones se mantengan tecnológicamente neutras y abiertas a tecnologías innovadoras.

- (10) El presente Reglamento debe establecer los requisitos funcionales aplicables a las plataformas de tecnología de la información y la comunicación que podrían ser usadas por los operadores económicos para poner la información reglamentaria de transporte de mercancías en formato electrónico (eFTI, por sus siglas en inglés) a disposición de las autoridades competentes (plataformas eFTI). Asimismo, deben establecerse condiciones para terceros proveedores de servicios de información reglamentaria de transporte de mercancías en formato electrónico (proveedores de servicios eFTI).
- (11) Para afianzar la confianza de las autoridades de los Estados miembros y de los operadores económicos en cuanto al cumplimiento de dichos requisitos por parte de las plataformas eFTI y de los proveedores de servicios eFTI, las autoridades competentes de los Estados miembros deben implantar un sistema de certificación basado en la acreditación de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 765/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo²⁸.
- (12) A fin de garantizar condiciones uniformes para la ejecución de la obligación de aceptar información reglamentaria en formato electrónico conforme a lo dispuesto en el presente Reglamento, deben otorgarse competencias de ejecución a la Comisión. Dichas competencias deben ejercerse de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo²⁹.
- (13) En particular, deben concederse competencias de ejecución a la Comisión a fin de establecer un conjunto y subconjuntos comunes de datos en relación con los requisitos reglamentarios de información respectivos cubiertos por el presente Reglamento, así como los procedimientos comunes y las normas detalladas para que las autoridades pertinentes puedan acceder y procesar dicha información cuando los operadores económicos concernidos pongan a su disposición dicha información por vía electrónica, incluidas las normas detalladas y especificaciones técnicas.
- (14) Asimismo, deben concederse competencias de ejecución a la Comisión a fin de establecer normas detalladas para la ejecución de los requisitos para las plataformas eFTI y los proveedores de servicios eFTI.
- (15) Para asegurar la correcta aplicación del presente Reglamento, deben delegarse en la Comisión los poderes para adoptar actos de conformidad con el artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea:
 - para modificar la parte B del anexo I, a fin de incorporar las listas de requisitos reglamentarios de información en la legislación de los Estados miembros notificadas a la Comisión por los Estados miembros de conformidad con el presente Reglamento;
 - para modificar la parte A del anexo I a fin de considerar todo acto delegado o de ejecución adoptado por la Comisión que establezca nuevos requisitos

²⁸ Reglamento (CE) n.º 765/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 9 de julio de 2008, por el que se establecen los requisitos de acreditación y vigilancia del mercado relativos a la comercialización de los productos y por el que se deroga el Reglamento (CEE) n.º 339/93 (DO L 218 de 13.8.2008, p. 30).

²⁹ Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de febrero de 2011, por el que se establecen las normas y los principios generales relativos a las modalidades de control por parte de los Estados miembros del ejercicio de las competencias de ejecución por la Comisión (DO L 55 de 28.2.2011, p. 13).

reglamentarios de información de la Unión en relación con el transporte de mercancías;

- para modificar la parte B del anexo I a fin de incorporar toda nueva disposición de la legislación nacional pertinente por la que se introduzcan cambios en los requisitos reglamentarios de información nacionales, o por la que se establezcan nuevos requisitos reglamentarios de información relevantes incluidos en el ámbito de aplicación del presente Reglamento, notificada a la Comisión por los Estados miembros de conformidad con el presente Reglamento;

- para complementar determinados aspectos técnicos del presente Reglamento, a saber, en relación con las normas de certificación de las plataformas eFTI y proveedores de servicios eFTI.

- (16) Reviste especial importancia que la Comisión lleve a cabo las consultas oportunas durante la fase preparatoria, en particular con expertos, y que esas consultas se realicen de conformidad con los principios establecidos en el Acuerdo interinstitucional, de 13 de abril de 2016, sobre la mejora de la legislación³⁰. En particular, a fin de garantizar una participación equitativa en la preparación de los actos delegados, el Parlamento Europeo y el Consejo reciben toda la documentación al mismo tiempo que los expertos de los Estados miembros, y sus expertos tienen acceso sistemáticamente a las reuniones de los grupos de expertos de la Comisión que se ocupen de la preparación de actos delegados.
- (17) Dado que los objetivos del presente Reglamento, a saber, garantizar un enfoque uniforme para que las autoridades de los Estados miembros acepten la información de transporte de mercancías en formato electrónico, no pueden ser alcanzados de manera suficiente por los Estados miembros, sino que, debido a la necesidad de establecer requisitos comunes, pueden lograrse mejor a escala de la Unión, esta puede adoptar medidas, de acuerdo con el principio de subsidiariedad establecido en el artículo 5 del Tratado de la Unión Europea. De conformidad con el principio de proporcionalidad establecido en el mismo artículo, el presente Reglamento no excede de lo necesario para alcanzar dichos objetivos.
- (18) El tratamiento por medios electrónicos de datos de carácter personal requeridos como parte de la información reglamentaria de transporte de mercancías debe llevarse a cabo de conformidad con el Reglamento (UE) 2016/679 del Parlamento Europeo y del Consejo³¹.
- (19) La Comisión debe realizar una evaluación del presente Reglamento. Debe recopilarse información a fin de fundamentar dicha evaluación y analizar el funcionamiento de la legislación en relación con los objetivos que persigue.
- (20) El presente Reglamento no puede ser aplicado eficazmente antes de que entren en vigor los actos delegados y de ejecución que él mismo contempla. Dicho Reglamento debe, por tanto, aplicarse a partir de [insertar fecha], a fin de que la Comisión tenga tiempo de adoptar dichos actos.

³⁰ DO L 123 de 12.5.2016, p. 1.

³¹ Reglamento (UE) 2016/679 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de abril de 2016, relativo a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales y a la libre circulación de estos datos y por el que se deroga la Directiva 95/46/CE (Reglamento general de protección de datos) (DO L 119 de 4.5.2016, p. 1).

- (21) El Supervisor Europeo de Protección de Datos, al que se consultó de conformidad con el artículo 28, apartado 2, del Reglamento (CE) n.º 45/2001 del Parlamento Europeo y del Consejo³², emitió un dictamen el [xx de XXX de 20xx]³³,

HAN ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

CAPÍTULO I

DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1

Objeto y ámbito de aplicación

1. El presente Reglamento establece un marco jurídico para la comunicación de información reglamentaria relativa al transporte de mercancías por vía electrónica (en lo sucesivo denominada eFTI, por sus siglas en inglés) en el territorio de la Unión. A tal efecto, el presente Reglamento:
 - a) establece las condiciones en las cuales las autoridades competentes de los Estados miembros están obligadas a aceptar información reglamentaria cuando sea facilitada por vía electrónica por operadores económicos concernidos;
 - b) establece normas para la prestación de servicios relativos a la publicación electrónica de información reglamentaria por parte de los operadores económicos concernidos.
2. El presente Reglamento se aplica a los requisitos reglamentarios de información establecidos en los actos de la Unión, que establecen las condiciones para el transporte de mercancías en el territorio de la UE de acuerdo con el título VI de la tercera parte del Tratado, o que establecen las condiciones para los traslados de residuos. Respecto al traslado de residuos, el presente Reglamento no se aplica a los controles realizados por las aduanas, conforme a las disposiciones aplicables de la Unión. Los actos de la Unión a los que se aplica el presente Reglamento y los requisitos reglamentarios de información correspondientes figuran en la parte A del anexo I.

El presente Reglamento también se aplica a los requisitos reglamentarios de información establecidos en la legislación de los Estados miembros que se refieren a temas regulados por el título VI de la tercera parte del Tratado y que exigen que se facilite información idéntica, en todo o en parte, a la información que deba ser facilitada con arreglo a los requisitos reglamentarios de información mencionados en el párrafo primero.

La legislación nacional y los requisitos reglamentarios de información correspondientes mencionados en el párrafo segundo figurarán en la parte B del anexo I, de conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 2, letra b).
3. En [introducir un año desde la entrada en vigor del presente Reglamento] a más tardar, los Estados miembros comunicarán a la Comisión las disposiciones de la legislación nacional y los requisitos reglamentarios de información correspondientes

³² Reglamento (CE) n.º 45/2001 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de diciembre de 2000, relativo a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales por las instituciones y los organismos comunitarios y a la libre circulación de estos datos (DO L 8 de 12.1.2001, p. 1).

³³ DO C...

mencionados en el párrafo segundo del apartado 2, que deben incluirse en la parte B del anexo I. Asimismo, los Estados miembros comunicarán a la Comisión toda nueva disposición de la legislación nacional adoptada posteriormente, regulada por el párrafo segundo del apartado 2, y por la que se introduzcan cambios a dichos requisitos reglamentarios de información o se establezcan nuevos requisitos reglamentarios de información relevantes, en el plazo de un mes desde la adopción de dicha disposición.

Artículo 2

Adaptación del anexo I

La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 13, en lo referente a la modificación del anexo I a fin de:

- a) incluir una referencia a todo acto delegado o de ejecución adoptado por la Comisión, por el que se establecen nuevos requisitos reglamentarios de información en relación con los actos jurídicos de la Unión que regulan el transporte de mercancías, de conformidad con el título VI de la tercera parte del Tratado;
- b) incorporar referencias a la legislación nacional y los requisitos reglamentarios de información comunicados por los Estados miembros, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 1, apartado 3.

Artículo 3

Definiciones

A los efectos del presente Reglamento, se entenderá por:

- 1) «información reglamentaria», toda información, presentada o no como un documento, relativa al transporte de carga en el territorio de la Unión, incluido en tránsito, que deberá ser puesta a disposición por un operador económico concernido, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 1, apartado 2, a fin de demostrar el cumplimiento de los requisitos pertinentes de los actos de que se trate;
- 2) «requisito reglamentario de información», una obligación de proporcionar información reglamentaria;
- 3) «información de transporte de mercancías en formato electrónico (eFTI)», todo conjunto de elementos de información procesados en formato electrónico destinados al intercambio de información reglamentaria entre los operadores económicos concernidos y con las autoridades públicas competentes;
- 4) «tratamiento», cualquier operación o conjunto de operaciones realizadas sobre eFTI, ya sea por procedimientos automatizados o no, como la recogida, registro, organización, estructuración, conservación, adaptación o modificación, extracción, consulta, utilización, comunicación por transmisión, difusión o cualquier otra forma de habilitación de acceso, cotejo o interconexión, limitación, supresión o destrucción;
- 5) «plataforma eFTI» (o plataforma de información reglamentaria de transporte de mercancías en formato electrónico), toda solución basada en tecnologías de la información y la comunicación (TIC), como un sistema operativo, un entorno operativo o una base de datos, destinada a ser utilizada para el tratamiento de dicha información;
- 6) «promotor de plataformas eFTI», toda persona física o jurídica que haya desarrollado o adquirido una plataforma eFTI, ya sea con el fin de procesar información

reglamentaria relativa a su propia actividad económica o para poner dicha plataforma en el mercado;

- 7) «servicio eFTI», todo servicio de tratamiento de eFTI por medio de una plataforma eFTI, solo o combinado con otras soluciones TIC, incluidas otras plataformas eFTI;
- 8) «proveedor de servicios eFTI» (o proveedor de información reglamentaria de transporte de mercancías en formato electrónico), toda persona física o jurídica que preste dicho servicio a los operadores económicos concernidos en virtud de un contrato;
- 9) «operador económico concernido», todo operador de transporte o logística, o cualquier otra persona física o jurídica, que sea responsable de poner la información reglamentaria a disposición de las autoridades competentes, de conformidad con el requisito reglamentario de información pertinente;
- 10) «formato legible por un lector humano», cualquier forma de representación de los datos en formato electrónico que pueda ser utilizada como información por una persona física sin necesidad de otro tratamiento;
- 11) «formato legible por un lector mecánico», cualquier forma de representación de los datos en formato electrónico que pueda ser utilizada por una máquina para su tratamiento automático;
- 12) «organismo de evaluación de la conformidad», cualquier organismo de evaluación de la conformidad en el sentido del artículo 2, punto 13, del Reglamento (CE) n.º 765/2008, que esté acreditado conforme a dicho Reglamento para realizar evaluaciones de conformidad a las plataformas eFTI o a los proveedores de servicios eFTI.

CAPÍTULO II

INFORMACIÓN REGLAMENTARIA PUESTA A DISPOSICIÓN POR VÍA ELECTRÓNICA

Artículo 4

Requisitos para los operadores económicos concernidos

1. Cuando los operadores económicos concernidos pongan a disposición la información reglamentaria por vía electrónica, deberán hacerlo sobre la base de la información procesada en una plataforma eFTI certificada y, si procede, por un proveedor de servicios eFTI certificado. La información reglamentaria deberá ponerse a disposición en formato legible por un lector mecánico y, a instancias de la autoridad competente, en formato legible por un lector humano.

La información en formato legible por lector mecánico deberá ponerse a disposición a través de una conexión autenticada y segura a la fuente de información de una plataforma eFTI. Los operadores económicos concernidos comunicarán la dirección de internet a través de la cual se pueda acceder a la información, junto con otros elementos necesarios para permitir a la autoridad competente identificar inequívocamente la información reglamentaria.

La información en formato legible por un lector humano será puesta a disposición en el acto, en la pantalla de aparatos electrónicos que pertenezcan al operador económico concernido o a las autoridades competentes.

2. Los Estados miembros tomarán medidas para que sus autoridades competentes puedan procesar información reglamentaria puesta a su disposición por los operadores económicos concernidos en formato legible por un lector mecánico, conforme al párrafo segundo del apartado 1, de conformidad con lo dispuesto por la Comisión en virtud del artículo 7.

Artículo 5

Aceptación por parte de las autoridades competentes

Las autoridades competentes de los Estados miembros aceptarán la información reglamentaria puesta a su disposición por vía electrónica por los operadores económicos concernidos, de conformidad con el artículo 4.

Artículo 6

Información comercial confidencial

Las autoridades competentes, los proveedores de servicios eFTI y los operadores económicos concernidos tomarán medidas para garantizar la confidencialidad de la información comercial procesada e intercambiada de conformidad con el presente Reglamento.

Artículo 7

Conjunto de datos eFTI, procedimientos y normas de acceso comunes

Mediante actos de ejecución, la Comisión establecerá lo siguiente:

- a) un conjunto y subconjuntos de datos eFTI comunes relativos a los requisitos reglamentarios de información respectivos, incluidas las definiciones correspondientes para cada elemento de información incluido en el conjunto y los subconjuntos de datos comunes;
- b) procedimientos comunes y normas detalladas, incluidas especificaciones técnicas comunes, para que las autoridades competentes accedan a las plataformas eFTI, incluidos los procedimientos para el tratamiento de información reglamentaria puesta a su disposición por vía electrónica por los operadores económicos concernidos.

Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 14, apartado 2.

CAPÍTULO III

PLATAFORMAS Y SERVICIOS DE INFORMACIÓN REGLAMENTARIA DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS EN FORMATO ELECTRÓNICO (PLATAFORMAS Y SERVICIOS EFTI)

SECCIÓN 1

REQUISITOS PARA LAS PLATAFORMAS Y SERVICIOS EFTI

Artículo 8

Requisitos funcionales para las plataformas eFTI

1. Las plataformas eFTI utilizadas para el tratamiento de información reglamentaria proporcionarán una funcionalidad que garantice que:

- a) puedan procesarse los datos de carácter personal de conformidad con el Reglamento (UE) 2016/679;
 - b) puedan procesarse los datos de carácter comercial de conformidad con el artículo 6;
 - c) pueda establecerse un enlace identificativo electrónico único entre los datos procesados y el traslado físico de un determinado conjunto de mercancías a las que se refieren los datos, desde su origen a su destino, en virtud de un contrato de transporte único, independientemente de la cantidad o número de contenedores, paquetes o piezas;
 - d) los datos puedan procesarse únicamente a partir de un acceso autorizado y autenticado;
 - e) se registren debidamente todas las operaciones de tratamiento a fin de permitir, como mínimo, la identificación de cada operación, de la persona física o jurídica que realizó la operación y la secuencia de operaciones realizadas sobre cada elemento de información individual; si una operación implica la modificación o eliminación de un elemento de información existente, deberá conservarse el elemento de información original;
 - f) puedan archivar los datos y permanecer accesibles durante un periodo de tiempo adecuado, de conformidad con los requisitos reglamentarios de información pertinentes;
 - g) los datos estén protegidos contra la corrupción y el robo;
 - h) los elementos de información procesados se correspondan con el conjunto y los subconjuntos de datos comunes eFTI, y puedan ser procesados en cualquiera de las lenguas oficiales de la Unión.
2. La Comisión adoptará, mediante actos de ejecución, normas detalladas relativas a los requisitos establecidos en el apartado 1. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 14, apartado 2.

Artículo 9

Requisitos para los proveedores de servicios eFTI

1. Los proveedores de servicios eFTI garantizarán que:
 - a) los datos sean procesados únicamente por usuarios autorizados y de acuerdo con una función de usuario y derechos de procesamiento claramente definidos dentro de la plataforma eFTI, de conformidad con los requisitos reglamentarios de información pertinentes;
 - b) los datos se almacenen y permanezcan accesibles durante un periodo de tiempo adecuado, de conformidad con los requisitos reglamentarios de información pertinentes;
 - c) las autoridades tengan acceso inmediato a información reglamentaria relativa a una operación de transporte de mercancías procesada mediante sus plataformas eFTI, cuando el operador económico concernido permita dicho acceso a las autoridades;
 - d) los datos estén adecuadamente protegidos, en particular contra tratamientos no autorizados o ilegales y contra pérdidas, destrucción o daños accidentales.

2. La Comisión adoptará, mediante actos de ejecución, normas detalladas relativas a los requisitos establecidos en el apartado 1. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 14, apartado 2.

SECCIÓN 3

CERTIFICACIÓN

Artículo 10

Organismos de evaluación de la conformidad

1. Los organismos de evaluación de la conformidad estarán acreditados de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 765/2008 a los fines de realizar la certificación de plataformas y proveedores de servicios eFTI, conforme a lo dispuesto en los artículos 11 y 12 del presente Reglamento.
2. A efectos de la acreditación, un organismo de evaluación de la conformidad deberá cumplir los requisitos establecidos en el anexo II.
3. Los Estados miembros deberán mantener una lista actualizada de los organismos de evaluación de la conformidad acreditados, y de las plataformas eFTI y proveedores de servicios eFTI certificados por dichos organismos de conformidad con los artículos 11 y 12. Deberán publicar dicha lista en una página web gubernamental oficial. La lista deberá actualizarse periódicamente, y a más tardar el 31 de marzo de cada año.
4. A más tardar el 31 de marzo de cada año, los Estados miembros presentarán a la Comisión las listas mencionadas en el apartado 3, junto con la dirección de la página web en la que se hayan publicado dichas listas. La Comisión publicará un enlace a dichas direcciones de internet en su página web oficial.

Artículo 11

Certificación de las plataformas eFTI

1. Cuando lo solicite un promotor de plataformas eFTI, los organismos de evaluación de la conformidad evaluarán si dicha plataforma eFTI cumple los requisitos establecidos en el artículo 8, apartado 1. Si la evaluación es positiva deberá emitirse un certificado de cumplimiento. Si la evaluación es negativa el organismo de evaluación del cumplimiento comunicará al solicitante las razones por las que la plataforma no cumple dichos requisitos.
2. Los organismos de evaluación de la conformidad mantendrán una lista actualizada de plataformas eFTI certificadas y de aquellas que hayan recibido una evaluación negativa. La lista actualizada deberá transmitirse a las autoridades competentes concernidas cada vez que se emita un certificado o una evaluación negativa.
3. La información puesta a disposición de las autoridades competentes a través de una plataforma eFTI certificada deberá ir acompañada de una marca de certificación.
4. El promotor de plataformas eFTI solicitará una reevaluación de su certificación en caso de que se revisen las especificaciones técnicas adoptadas en los actos de ejecución mencionados en el artículo 7, apartado 2.

5. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 13 para complementar el presente Reglamento con normas sobre certificación, uso de marcas de certificación y renovación de la certificación de las plataformas eFTI.

Artículo 12

Certificación de proveedores de servicios eFTI

1. Cuando lo solicite un proveedor de servicios eFTI, un organismo de evaluación de la conformidad evaluará si dicho proveedor de servicios eFTI cumple los requisitos establecidos en el artículo 9, apartado 1. Si la evaluación es positiva deberá emitirse un certificado de cumplimiento. Si la evaluación es negativa el organismo de evaluación de la conformidad comunicará al solicitante las razones por las que el proveedor no cumple dichos requisitos.
2. Los organismos de evaluación de la conformidad mantendrán una lista actualizada de los proveedores de servicios eFTI certificados y de aquellos que reciban una evaluación negativa. La lista actualizada deberá ponerse a disposición de las autoridades competentes concernidas cada vez que se emita un certificado o una evaluación negativa.
3. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 13 para complementar el presente Reglamento con normas sobre certificación de los proveedores de servicios eFTI.

CAPÍTULO IV

DELEGACIÓN DE PODERES Y DISPOSICIONES DE APLICACIÓN

Artículo 13

Ejercicio de la delegación

1. Se otorgan a la Comisión los poderes para adoptar actos delegados en las condiciones establecidas en el presente artículo.
2. Los poderes para adoptar los actos delegados a que se refieren el artículo 2, el artículo 11, apartado 5, y el artículo 12, apartado 3, se otorgan a la Comisión por un periodo de tiempo indefinido a partir del [fecha de entrada en vigor del presente Reglamento].
3. La delegación de poderes mencionada en el artículo 2, el artículo 11, apartado 5, y el artículo 12, apartado 3, podrá ser revocada en cualquier momento por el Parlamento Europeo o por el Consejo. La decisión de revocación pondrá término a la delegación de los poderes que en ella se especifiquen. La Decisión surtirá efecto al día siguiente de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea* o en una fecha posterior indicada en la misma. No afectará a la validez de los actos delegados que ya estén en vigor.
4. Antes de la adopción de un acto delegado, la Comisión consultará a los expertos designados por cada Estado miembro de conformidad con los principios establecidos en el Acuerdo interinstitucional sobre la mejora de la legislación, de 13 de abril de 2016.
5. Tan pronto como la Comisión adopte un acto delegado lo notificará simultáneamente al Parlamento Europeo y al Consejo.

6. Los actos delegados adoptados en virtud del artículo 2, del artículo 10, apartado 5, y del artículo 11, apartado 3, entrarán en vigor únicamente si, en un plazo de dos meses desde su notificación al Parlamento Europeo y al Consejo, ni el Parlamento Europeo ni el Consejo formulan objeciones o si, antes del vencimiento de dicho plazo, tanto el uno como el otro informan a la Comisión de que no las formularán. El plazo se prorrogará dos meses a iniciativa del Parlamento Europeo o del Consejo.

Artículo 14
Procedimiento de comité

1. La Comisión estará asistida por un comité. Dicho comité será un comité en el sentido del Reglamento (UE) n.º 182/2011.
2. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, se aplicará el artículo 5 del Reglamento (UE) n.º 182/2011.

CAPÍTULO V

DISPOSICIONES FINALES

Artículo 15
Revisión

1. A más tardar [cinco años después de la fecha de aplicación del presente Reglamento], la Comisión llevará a cabo una evaluación del presente Reglamento y presentará un informe sobre las principales conclusiones al Parlamento Europeo, al Consejo y al Comité Económico y Social Europeo.
2. Los Estados miembros facilitarán a la Comisión la información necesaria para la preparación del informe.

Artículo 16
Supervisión

Los Estados miembros facilitarán a la Comisión la siguiente información cada dos años y por primera vez en [dos años a partir de la fecha de aplicación del presente Reglamento] como muy tarde:

1. el número de autoridades competentes que han implementado medidas para acceder y procesar información puesta a disposición por los operadores económicos concernidos, de conformidad con el artículo 4, apartado 2;
2. el número de operadores económicos concernidos que han puesto información reglamentaria a disposición de las autoridades competentes de los Estados miembros, de conformidad con el artículo 4, apartado 1, desglosados por modo de transporte.

La información deberá facilitarse por cada año cubierto por el periodo de referencia.

Artículo 17
Entrada en vigor y aplicación

El presente Reglamento entrará en vigor a los veinte días de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

Será aplicable a partir del [insertar cuatro años a partir de la entrada en vigor].

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

Hecho en Bruselas, el

Por el Parlamento Europeo

Por el Consejo

El Presidente

El Presidente